

УДК338.45

ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ**Патракова В.Л.,****научный руководитель Степанова Э.В.*****Сибирский Федеральный университет******Институт управления бизнес-процессами и экономики***

В настоящее время международная торговля стала неотъемлемой частью российского бизнеса. Развитие экономических, политических отношений Российской Федерации с зарубежными странами предполагает совершенствование транспортно-экспедиционной деятельности. Важнейшим событием прошлого года стало вступление России в ВТО. Правила ВТО — это не только свод правовых предписаний, это и определенные принципы для государственного управления в сфере внешней торговли, экспедиторской деятельности.

Вследствие вступления в ВТО возникает проблема незащищенности отечественных перевозчиков, по сравнению с зарубежными перевозчиками из стран ВТО.

Технология транспортно-экспедиционного обслуживания является составной частью общего технологического процесса организации централизованного завоза и вывоза грузов, как на территории Российской Федерации, так и за пределы страны. Транспорт связывает между собой отдельные экономические районы и отрасли народного хозяйства, обеспечивает и выражает собой общественное территориально-географическое разделение труда международного и внутреннего. Наибольшее распространение транспортно-экспедиционное обслуживание получило при завозе и вывозе грузов с железнодорожных станций, морских и речных портов, при междугородных автомобильных перевозках, а также при вывозе грузов с баз снабженческо-сбытовых организаций.

На территории Российской Федерации рынок экспедиционных услуг представлен в большей степени отечественными компаниями. Однако существует опасность и незащищенность для российских перевозчиков, так как в странах ВТО, для иностранных экспедиторов существуют разного рода ограничения. Так, США и Япония не стали принимать обязательства в сфере предоставления иностранным поставщикам доступа на национальный рынок экспедирования грузов, сохранив за собой право, вводить ограничения.

Рынки транспортно-экспедиторских услуг Кипра, Польши, Венгрии, Мальты и Словении закрыты для экспедиторов из стран, которые не являются членами Евросоюза. Китай установил постепенное открытие своего рынка для иностранных экспедиторских компаний, а также требования к размеру уставного капитала при создании совместных компаний с иностранными перевозчиками. В частности, минимальный размер капитала совместной транспортно-экспедиторской компании должен быть не менее 1 млн. долларов. При этом надо иметь в виду, что с момента вступления в ВТО у российских компаний появятся очень сильные конкуренты. Среди них – DHL, Kuehne+Nagel, DB Schenker L, Panalpina, UPS, CEVA Logistiks.

Решением проблемы, может стать создание аналогичных зарубежным компаниям, на территории России фирм, которые предоставляли весь комплекс услуг доставки грузов «от двери к двери». На данный момент, существуют отечественные компании, которые при отдельных условиях, в том числе с помощью государства, могут составить конкуренцию иностранным фирмам. Среди них – «Трансконтейнер», «Евросиб», Дальневосточная транспортная группа.

Кроме того, необходимо продолжать работу над законами «О транспортно-экспедиторской деятельности», «О смешанных перевозках», «О транзите грузов через территорию РФ».

Существуют потребность, в осуществлении госконтроля над внешнеторговыми контрактами в той части, которые касаются транспортных условий. Речь идет не о преференциях, а о возврате утраченных позиций, особенно по импортным контрактам, которые отданы вопреки мировой торговой практике продавцу.

Более того есть проблемы, снижающие рентабельность российских транспортных систем. Решение этих вопросов целиком находится в компетенции законодательной и исполнительной власти России.

Во-первых, законодательно не защищена грузовая база, что позволяет иностранным транспортно-экспедиторским фирмам взять ее под свой контроль. На международном рынке экспедиторских услуг конкуренты потеснили российские компании с помощью законов своих стран, которые максимально защищают интересы своих транспортников. Так, перевозка экспортных грузов в Россию осуществляется зарубежными экспедиторскими фирмами. В то же время вывоз российских грузов на 40% достался тем же иностранным фирмам.

Дело в том, что в странах ЕС и других развитых государствах действуют законы о том, что все экспедиторы, операторы и перевозчики должны иметь лицензию и отдавать предпочтение национальным транспортно-экспедиторским компаниям. В Российской Федерации законодательная база не так совершенна, так как для занятия экспедиторским бизнесом не обязательны лицензия и уведомление. Пользуясь этим, иностранные фирмы занимают большую часть рынка экспедиционных услуг и вытесняют отечественный бизнес.

Для Российской Федерации это реальные потери. Транспортно-экспедиторский рынок оценивается примерно в 40 млрд. долларов, в ближайшее время его объем обещает удвоиться. По оценкам иностранных экспертов, доля крупных зарубежных экспедиторов за последние семь лет увеличилась вдвое и достигла 35–40%.

В связи с этим предлагается внести изменения в закон № 164 «Об основах государственного регулирования внешнеторговой деятельности». В частности, следует дополнить ст. 6 этого закона п. 15: «Поручить правительству РФ определение порядка и объемов резервирования перевозок за российскими участниками внешнеторговой деятельности стратегически важных товаров (грузов), в том числе для федеральных, региональных, муниципальных нужд и инвестируемых объектов за счет бюджетных средств всех уровней, а также для предприятий с пакетом государственных акций более 50% и организаций с участием федеральных, региональных и муниципальных бюджетов».

Внесение подобной поправки означает, что генеральным экспедитором должен быть российский резидент, а на субподряде могут работать перевозчики из других стран. Эти предложения не противоречат нормам ВТО. Кстати, Владимир Путин одобрил это предложение в ходе встречи с президиумом Союза транспортников России в июне 2011 года.

Проблема успешного развития системы транспортного экспедиционного обслуживания Российской Федерации актуальна на сегодняшний день. Необходимо в ближайшей перспективе решить проблемы с законодательной базой, что поможет защитить отечественных перевозчиков от зарубежных конкурентов. Более того российские компании, должны соответствовать мировым стандартам, внедрять инновационные технологии, сотрудничать с зарубежными компаниями. Реализация данных предложений поможет достичь эффективной, надежной торговли и оптимизации экспедиторской деятельности в Российской Федерации.